II

(Retsakter, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 3. maj 2006

om udkast til nationale bestemmelser om grænseværdier for dieseldrevne køretøjers partikelemission, som Kongeriget Nederlandene har givet meddelelse om i henhold til EF-traktatens artikel 95, stk. 5

(meddelt under nummer K(2006) 1791)

(Kun den nederlandske udgave er autentisk)

(2006/372/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95, stk. 5 og 6, og

ud fra følgende betragtninger:

I. FAKTISKE FORHOLD

1. Relevant fællesskabslovgivning

(1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF af 13. oktober 1998 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas fra køretøjsmotorer med styret tænding [1] fastsættes en grænseværdi for partikelemission på 25 mg/km (jf. punkt 5.3.1.4 i direktivets bilag I) for dieseldrevne køretøjer i klasse M som defineret i bilag II, punkt A, til Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil [2] — undtaget køretøjer med en totalmasse over 2 500 kg — og klasse N_1, gruppe I. Denne grænseværdi finder anvendelse fra 1. januar 2005 på nye typer køretøjer og fra 1. januar 2006 på nye køretøjer. Direktivet indeholder ligeledes en grænseværdi for partikelemission på 40 mg/km for dieseldrevne køretøjer i klasse N_1, gruppe II, og en grænseværdi for partikelemission på 60 mg/km for dieseldrevne køretøjer i klasse N_1, gruppe III, og klasse M med en totalmasse over 2 500 kg. Disse to sidstnævnte grænseværdier finder fra 1. januar 2006 anvendelse på nye typer køretøjer og fra 1. januar 2007 på nye køretøjer.

(2) I henhold til artikel 2, stk. 1, i direktiv 98/69/EF »(…) kan medlemsstaterne (…) ikke af grunde, der vedrører luftforurenende emissioner fra motorkøretøjer:

— nægte EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF, eller

— nægte national typegodkendelse, eller

— forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i henhold til artikel 7 i direktiv 70/156/EØF,

hvis køretøjerne opfylder forskrifterne i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved nærværende direktiv«.

(3) Kommissionen vedtog den 21. december 2005 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner, om adgang til reparationsinformationer om køretøjer og om ændring af direktiv 72/306/EØF og direktiv …/…/EF (Euro 5-forslaget) [3]. I forslaget reduceres grænseværdien for dieseldrevne køretøjers partikelemission til 5 mg/km. Denne nye grænseværdi finder anvendelse på nye typer køretøjer i klasse M og N_1, gruppe I, fra 18 måneder + 1 dag efter forordningens ikrafttrædelse og på nye køretøjer i klasse M og N_1, gruppe I, fra 36 måneder efter forordningens ikrafttrædelse.

[1] EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1.

[2] Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil, EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.

[3] KOM(2005) 683 endelig.

(4) Rådets direktiv 99/30/EF [4] af 22. april 1999 om luftkvalitetsgrænseværdier for svovldioxid og nitrogenoxider, partikler og bly i luften, der skal sammenholdes med Rådets direktiv 96/62/EF [5] af 27. september 1996 om vurdering og styring af luftkvalitet, indeholder grænseværdier for koncentrationer i luften af PM_{10}, der defineres som »partikler, der passerer gennem en størrelsesselektiv si med 50 % effektiv afskæring ved 10 µm aerodynamisk diameter«. Disse grænseværdier har i henhold til artikel 5 i direktiv 99/30/EF været lovpligtige siden 1. januar 2005. I henhold til bilag III til samme direktiv er årsgrænseværdien for sundhedsbeskyttelse på 40 µg/m^3, mens døgngrænseværdien for sundhedsbeskyttelse er på 50 µg/m^3, der ikke må overskrides mere end 35 gange pr. år.

(5) Det fastsættes i artikel 7, stk. 3, i direktiv 96/62/EF, at »medlemsstaterne udarbejder handlingsplaner, der skal iværksættes på kort sigt, hvis der er risiko for overskridelser af grænseværdierne og/eller tærskelværdierne for forureningsvarsling, således at risikoen for og varigheden af overskridelsen mindskes. Disse planer kan eventuelt omfatte kontrolforanstaltninger og, når det er nødvendigt, foranstaltninger til indstilling af aktiviteter, herunder biltrafik, der bidrager til, at grænseværdierne overskrides«.

2. **Meddelte nationale bestemmelser**

(6) Kongeriget Nederlandene har givet Kommissionen meddelelse om et udkast til dekret, der har til formål at indføre en obligatorisk grænseværdi for partikelemission på 5 mg/km for erhvervskøretøjer med en tilladt totalvægt på 1 305 kg (køretøjer i klasse N_1, gruppe I) og for personbiler (køretøjer i klasse M_1) som defineret i artikel 1.1 (h) og 1.1 (at) i den nederlandske forordning om køretøjer (Voertuigreglement). Dekretet vil finde anvendelse på alle sådanne køretøjer, der anvendes første gang efter den 31. december 2006, og som er dieseldrevne. Dette betyder således, at disse køretøjer vil være udstyret med partikelfiltre.

(7) Denne foranstaltning, som de nederlandske myndigheder har meddelt, udgør en ændring af lovgivningen om de permanente forskrifter, der skal opfyldes af køretøjer og deres forskellige bestanddele gennem hele deres levetid (Voertuigreglement). Kontrollen med disse permanente forskrifter udføres i henhold til proceduren for køretøjernes regelmæssige tekniske kontrol og kan foretages af politiet.

(8) Ifølge dekretets begrundelse finder den meddelte foranstaltning ikke anvendelse på typegodkendelsesproceduren. De nederlandske myndigheder vil tilsyneladende ikke nægte at registrere køretøjer, som er EF-typegodkendt i en anden medlemsstat, og de vil tilsyneladende fortsat udstede typegodkendelse til køretøjer, der er i overensstemmelse med forskrifterne i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF. Det vil imidlertid blive konstateret, at disse køretøjer ikke overholder det meddelte dekret, når de første gang underkastes teknisk kontrol, eller når de kontrolleres af politiet.

(9) Den meddelte foranstaltning indfører således fra 1. januar 2007 et forbud mod anvendelsen af nye køretøjer i klasse N_1, gruppe I, og klasse M_1, der har en partikelemission på over 5 mg/km.

II. **PROCEDURE**

(10) Ved brev af 2. november 2005 meddelte Kongeriget Nederlandene Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 95, stk. 5, at det agtede at vedtage et udkast til dekret indeholdende forskrifter til begrænsning af dieseldrevne køretøjers partikelemission som en undtagelse til bestemmelserne i direktiv 98/69/EF.

(11) Ved brev af 23. november 2005 meddelte Kommissionen den nederlandske regering, at den havde modtaget meddelelsen i henhold til EF-traktatens artikel 95, stk. 5, og at seksmåneders perioden for behandlingen af anmodningen i henhold til artikel 95, stk. 6, begyndte den 5. november 2005, dvs. dagen efter modtagelsen af meddelelsen.

(12) Ved brev af 17. januar 2006 underrettede Kommissionen de øvrige medlemsstater om meddelelsen fra Kongeriget Nederlandene. Kommissionen offentliggjorde ligeledes en meddelelse om den nederlandske meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* [6] for at informere andre berørte parter om de nationale foranstaltninger, som Kongeriget Nederlandene agtede at indføre, og om begrundelsen herfor.

(13) Ved brev af 10. marts 2006 underrettede de nederlandske myndigheder Kommissionen om en rapport, der for nylig er blevet udarbejdet af Nederlandenes agentur for miljøvurdering under titlen »New understanding of the scale of the particulate matter problem«, hvoraf det fremgår, at niveauerne af PM_{10} er 10-15 % lavere end tidligere antaget.

[4] EFT L 163 af 29.6.1999, s. 41.
[5] EFT L 296 af 21.11.1996, s. 55.
[6] EUT C 12 af 18.1.2006, s. 5.

(14) For at vurdere de nederlandske myndigheders argumenter anmodede Kommissionen om videnskabelig og teknisk rådgivning fra en rådgivningsgruppe under den nederlandske organisation for anvendt naturvidenskabelig forskning (TNO — Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek). Gruppen fremlagde sin rapport til Kommissionen den 27. marts 2006 ([7]).

III. RETLIG VURDERING

1. Vurdering af, om betingelserne for anvendelse af traktatens undtagelsesbestemmelse er opfyldt

(15) I EF-traktatens artikel 95, stk. 5, hedder det: »Når en medlemsstat efter at Rådet eller Kommissionen har vedtaget en harmoniseringsforanstaltning, finder det nødvendigt at indføre nationale bestemmelser baseret på nyt videnskabeligt belæg vedrørende miljøbeskyttelse eller beskyttelse af arbejdsmiljøet på grund af et problem, der er specifikt for den pågældende medlemsstat, og som viser sig efter vedtagelsen af harmoniseringsforanstaltningen, giver den Kommissionen meddelelse om den påtænkte bestemmelse og om grundene til deres indførelse.«

(16) De nederlandske myndigheder agter med denne meddelelse at få godkendt indførelsen af nye nationale bestemmelser, som anses for ikke at være i overensstemmelse med direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF. Dette direktiv er en foranstaltning til fuldstændig harmonisering af de tekniske forskrifter for typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til deres emissioner. Det fastsætter en grænseværdi for partikelemissioner fra dieseldrevne køretøjer og lette erhvervskøretøjer på 25 mg/km.

(17) Når bestemmelserne i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF, sammenholdes med de nationale bestemmelser, som de nederlandske myndigheder har meddelt, fremgår det, at det nederlandske udkast indeholder strengere forskrifter om teknisk kontrol af motorkøretøjer på grund af luftforureningen som følge af deres emissioner, end direktivets bestemmelser. Især indeholder den meddelte foranstaltning en obligatorisk grænseværdi for partikelemission på 5 mg/km for erhvervskøretøjer med en tilladt totalvægt på 1 305 kg (køretøjer i klasse N_1, gruppe I) og personbiler (køretøjer i klasse M_1), hvilket forhindrer anvendelsen af køretøjer i disse klasser, der opfylder kravene i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF. Det skal bemærkes, at direktivet vil blive virkningsløst, hvis medlemsstaterne af luftforureningshensyn har mulighed for at indføre forskellige emissionskrav for køretøjer med henblik på teknisk kontrol. En EF-typegodkendelse bør således forblive gyldig i en vis årrække og naturligvis lang tid efter den første tekniske kontrol af køretøjet. Enhver anden fortolkning af de gældende bestemmelser ville give medlemsstaterne mulighed for at omgå EF-typegodkendelsessystemet.

(18) I henhold til EF-traktatens artikel 95, stk. 5, meddelte Nederlandene Kommissionen den nøjagtige ordlyd af de bestemmelser, som de havde til hensigt at indføre, og som er mere vidtrækkende end bestemmelserne i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF. Meddelelsen var ledsaget af en redegørelse for de årsager, som efter de nederlandske myndigheders opfattelse begrunder bestemmelsernes indførelse.

(19) Den meddelelse, som Nederlandene har fremsendt for at få godkendt indførelsen af nationale bestemmelser, der fraviger bestemmelserne i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF, bør følgelig anses for at opfylde betingelserne i EF-traktatens artikel 95, stk. 5.

2. Vurdering af sagens omstændigheder

(20) Kommissionen skal i henhold til EF-traktatens artikel 95 sørge for, at samtlige betingelser, der giver en medlemsstat mulighed for at anvende undtagelsesbestemmelserne i denne artikel, er opfyldt.

(21) Kommissionen skal derfor vurdere, hvorvidt kravene i EF-traktatens artikel 95, stk. 5, er opfyldt. I henhold til denne artikel skal en medlemsstat, der anser det for nødvendigt at indføre nationale bestemmelser, der er en undtagelse fra en harmoniseringsforanstaltning, begrunde dette ud fra:

a) nyt videnskabeligt belæg vedrørende miljøbeskyttelse eller beskyttelse af arbejdsmiljøet

b) et problem, der er specifikt for den pågældende medlemsstat, og som viser sig efter vedtagelsen af harmoniseringsforanstaltningen.

(22) Hertil kommer, at Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 95, stk. 6, når den anser indførelsen af sådanne nationale bestemmelser for begrundet, skal kontrollere, om disse nationale bestemmelser er et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne, og om de udgør en hindring for det indre markeds funktion.

(23) Ifølge Domstolens praksis skal enhver undtagelse fra princippet om ensartet anvendelse af fællesskabsretten og om det indre markeds enhed fortolkes restriktivt. EF-traktatens artikel 95, stk. 5, indeholder en undtagelse fra princippet om ensartet anvendelse af fællesskabsretten og om det indre markeds enhed. Denne bestemmelse skal derfor fortolkes på en sådan måde, at den ikke rækker ud over de tilfælde, som den formelt dækker.

([7]) TNO-rapport (06.OR.VM.013.1/IJR) »Evaluation of the Dutch request for derogation to Directive 98/69/EC« af 27.3.2006 (herefter benævnt »TNO-rapporten«).

(24) I lyset af den tidsramme, der er fastsat i EF-traktatens artikel 95, stk. 6, skal Kommissionen, når den undersøger, om de nationale bestemmelser, der er meddelt i henhold til artikel 95, stk. 5, er berettiget, tage udgangspunkt i »de grunde«, som medlemsstaten anfører. Det betyder, at den medlemsstat, der fremsætter anmodningen, i henhold til traktatens bestemmelser har ansvaret for at dokumentere, at disse foranstaltninger er berettiget. I betragtning af fremgangsmåden i EF-traktatens artikel 95, navnlig fristen på seks måneder til at træffe afgørelse, må Kommissionen i reglen nøjes med at undersøge, om de af medlemsstaten forelagte oplysninger er relevante, uden selv at forsøge at tilvejebringe oplysninger, der kan tjene som dokumentation for, at foranstaltningerne er berettiget.

1. *Nyt videnskabeligt belæg*

(25) Anmodningen er i henhold til de nederlandske myndigheder berettiget, fordi der siden vedtagelsen af direktiv 98/69/EF er fremkommet nyt videnskabeligt belæg for partiklernes indvirkning på miljøet og sundheden. Det fremgår af disse nye oplysninger, at overdrevne partikelemissioner har en skadelig indvirkning på sundheden, herunder for tidlige dødsfald og nedsat lungefunktion.

(26) Den dokumentation, som Nederlandene har fremlagt som nyt videnskabeligt belæg for partiklernes miljø- og sundhedsmæssige virkninger, omfatter nationale og internationale undersøgelser, publikationer og rapporter. Dokumenterne giver et detaljeret overblik over de foreliggende videnskabelige data om de sundhedsskadelige virkninger ved eksponering for partikler, som er kommet frem siden vedtagelsen af direktiv 98/69/EF.

(27) De nederlandske myndigheder påpeger, at man i mange videnskabelige publikationer af nyere dato har påvist forbindelsen mellem eksponeringen for luftbårne partikler og en række sundhedsskadelige virkninger. De sundhedsmæssige virkninger af partikler kan inddeles i de virkninger, der skyldes forholdsvis korte eksponeringsperioder (»akut«), og de, der skyldes lange eksponeringsperioder (»kronisk«). De undersøgelser, som Nederlandene har fremlagt, viser, at selv om de sundhedsmæssige virkninger af kortvarige eksponeringer ikke er ubetydelige, har den langvarige eksponering for luftbårne partikler langt større sundhedsmæssige virkninger. Virkningerne som følge af en kortvarig eksponering omfatter: betændelsesreaktioner i lungerne, åndedrætssymptomer, skadelige virkninger på det kardiovaskulære system og øget medicinforbrug, hospitalsindlæggelser og dødsfald. Virkningerne som følge af en langvarig eksponering omfatter: øgede symptomer i det nedre åndedrætssystem og kronisk obstruktiv lungelidelse, nedsat lungefunktion hos børn og voksne og en kortere forventet levetid, særlig på grund af kardiopulmonal dødelighed og sandsynligvis lungecancer.

(28) De nederlandske myndigheder har fremlagt dokumentation, hvoraf det fremgår, at selv om man endnu ikke helt har klarlagt de sundhedsmæssige virkninger af de forskellige undergrupper af partikler og de forskellige partikelkilder, viser nyere epidemiologiske og toksikologiske undersøgelser, at partikler, der opstår i forbrændingsprocessen, herunder sod fra dieselmotorer, er særlig vigtige med hensyn til sundhedsskadelige virkninger. Partikler, der opstår ved den primære forbrænding, er særlig sundhedsskadelige på grund af deres sammensætning (tilstedeværelse af overgangsmetaller og reaktive organiske forbindelser) og deres meget lille størrelse. Forbrændingspartikler kan på grund af deres lille størrelse passere den menneskelige krops forsvarsmekanismer og trænge ind i blod og væv. De nederlandske myndigheder påpeger, at man ved epidemiologiske undersøgelser af store befolkningsgrupper ikke har været i stand til at fastsætte et koncentrationsniveau, under hvilket partikler i luften ikke har nogen indvirkning på dødelighed eller sygelighed.

(29) Selv om det i øjeblikket ikke er muligt i tilstrækkelig grad at fastsætte omfanget af partiklernes sundhedsskadelige effekter, er de nederlandske myndigheder af den opfattelse, at det af hensyn til beskyttelsen af den nederlandske befolknings sundhed og på grundlag af forsigtighedsprincippet er vigtigt at handle så hurtigt som muligt for i videst muligt omfang at reducere eksponeringen for trafikrelaterede sodpartikler.

(30) Ifølge de nederlandske myndigheder viser de seneste videnskabelige undersøgelser, at udsatte befolkningsgrupper har en større risiko for partikelrelaterede sundhedsskader. Disse grupper omfatter personer med en medfødt større modtagelighed over for partiklernes sundhedsskadelige virkninger (f.eks. personer, der er genetisk prædisponerede, meget små børn, ældre, personer med åndedrætslidelser og lungesygdomme), personer, der er blevet mere modtagelige på grund af miljømæssige eller sociale faktorer eller deres personlige adfærd, og personer, der er udsat for usædvanlig store mængder luftforurenende stoffer, fordi de bor i nærheden af en hovedvej eller tilbringer mange timer udendørs. Fordi en stor del af den nederlandske befolkning bor i bymæssig bebyggelse og i nærheden af meget trafikerede veje, gør de nederlandske myndigheder gældende, at befolkningen er udsat for en betydelig sundhedsrisiko på grund af partikelforureningen.

(31) Kommissionen bemærker, at man allerede før direktiv 98/69/EF blev vedtaget i en vis udstrækning havde kendskab til partikelkoncentrationers miljø- og sundhedsskadelige virkninger. Man havde allerede en mistanke om, at mindre partikler havde en større sundhedsskadelig virkning end de lidt grovere partikler. Der forelå imidlertid ikke så mange undersøgelser om dette. Der er siden blevet gennemført en lang række nye epidemiologiske undersøgelser af forskellige aspekter vedrørende eksponering og partikelforureningens sundhedsskadelige effekter, hvor det især er blevet påpeget, at fine partikler udgør en større risiko end de større partikler ([8]). Disse nye undersøgelser førte til, at Verdenssundhedsorganisationen ajourførte sine europæiske luftkvalitetsretningslinjer (Air Quality Guidelines for Europe) i 2000, 2003 og 2004 ([9]).

(32) Det må i lyset af ovenstående konstateres, at Nederlandene har fremlagt nyt videnskabeligt belæg vedrørende miljøbeskyttelse i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 95, stk. 5. Dette videnskabelige belæg forelå ikke, da direktiv 98/69/EF blev vedtaget.

2. Specifikke problemer i Nederlandene, som er opstået efter vedtagelsen af direktiv 98/68/EF

(33) De nederlandske myndigheder gør gældende, at Nederlandene står over for et specifikt problem, der er opstået efter vedtagelsen af direktiv 98/69/EF. De påpeger for det første, at Nederlandene i omkring halvandet år har haft vanskeligt ved at overholde direktiv 99/30/EF. De påpeger for det andet, at antallet af dieseldrevne køretøjer er steget i Nederlandene på grund af de stigende benzinpriser, det store udvalg af dieseldrevne bilmodeller og dieselmotorernes væsentligt forbedrede ydeevne og brændstofeffektivitet. Denne øgede andel af dieseldrevne køretøjer var ikke forventet, da direktiv 98/69/EF blev vedtaget. Andelen af dieseldrevne køretøjer er steget fra under 15 % i 1995 til pt. omkring 25 %. Alle disse faktorer har betydet, at man ikke havde kendskab til det fulde omfang af dette luftforureningsproblem før efter 1998.

(34) Ifølge de nederlandske myndigheder er partikelemissionerne er stort problem i Nederlandene på grund af den høje befolkningstæthed og en mere koncentreret infrastruktur end i andre europæiske lande. De mener, at Nederlandene indtager en særlig plads i Europa som følge af deres intensive landudnyttelse med en høj koncentration af mennesker, kreaturer, trafik og industri. Efter deres opfattelse fører denne situation til høje emissionsværdier pr. kvadratkilometer. De nederlandske myndigheder gør desuden gældende, at Nederlandene er udsat for en betydelig forurening fra udlandet. Således opstår 45 % af partikelkoncentrationen i Nederlandene på grund af menneskelige aktiviteter, hvoraf to tredjedele kommer fra udlandet. I byområder er bidraget fra menneskeskabte kilder i Nederlandene på 30-45 %, hvoraf trafikken er en betydelig kilde.

(35) De nederlandske myndigheder påpeger, at luftkvaliteten i mange områder af Nederlandene ikke er i overensstemmelse med de europæiske grænseværdier for partikelemission som fastsat i direktiv 99/30/EF. Selv om partikelemissionen i Nederlandene er faldet kraftigt mellem 1990 og 2003, er dette fald ifølge de nederlandske myndigheder på grund af den store trafikvolumen og den høje koncentration af mennesker og bygninger i Nederlandene ikke tilstrækkeligt til at bekæmpe partikelemissionernes sundhedsskadelige effekter og til at overholde de europæiske grænseværdier for luftkvalitet.

(36) Ifølge de nederlandske myndigheder stammer omkring en tredjedel af den samlede nationale partikelemission fra trafikken, en tredjedel fra industrien og omkring en fjerdedel fra landbruget. Partikler fra udstødningsgasser er blandt de mest skadelige af alle partikler. Trafikken udsætter mennesker for en betydelig eksponering, fordi emissionen finder sted tæt på bymæssig bebyggelse og i andre følsomme områder.

(37) I dokumenterne »miljøbalance 2005« (Milieubalans 2005) og »partikelemission under lup« (Fijn stof nader bekeken), som er vedlagt den nederlandske meddelelse, understreger de nederlanske myndigheder, at partikelkoncentrationerne i luften i et betydeligt omfang overstiger de europæiske normer for luftkvalitet i store områder af Nederlandene. De nederlandske myndigheder konstaterer, at de daglige grænseværdier for partikelemissioen fortsat vil blive overskredet i stor stil i 2010. Derimod vil der næsten ikke forekomme nogen overskridelse af den årlige gennemsnitlige standard for partikelemission. De nederlandske myndigheder bemærker, at der er blevet observeret overskridelser af de grænseværdier, der er fastsat i direktiv 99/30/EF, i næsten alle europæiske byer. Overskridelserne i Nederlandene, Belgien, det tyske Ruhrdistrikt og det industrialiserede område i norditalien finder sted i et større geografisk område end i de øvrige medlemsstater.

(38) De nederlandske myndigheder påpeger, at det ikke er muligt at udlede vidtrækkende konklusioner på grundlag af disse oplysninger, uden at tage højde for disse områders nøjagtige placering og størrelse i de forskellige lande. De nederlandske myndigheder påpeger ligeledes, at luftkvaliteten i Nederlandene bestemmes på meget detajleret vis ved hjælp af detaljerede modelopstillinger sammen med de foreskrevne målinger. Det er imidlertid kun et begrænset antal EU-medlemsstater, der også anvender

([8]) Jf. rapporten »Health aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Dioxide« fra en arbejdsgruppe under WHO, 2003.

([9]) Metaanalyse af tidsserieundersøgelser og forbrugerundersøgelser vedrørende partikler (PM) og ozon (O_3), Verdenssundhedsorganisationens regionalkontor for Europa, 2004.

modeller. De fleste lande foretager således kun målinger af luftkvaliteten. Visse forskelle kan muligvis også tilskrives de korrektionsfaktorer, der anvendes. F.eks. øger Nederlandene måleresultatet med en faktor på 1.33. Ifølge de nederlandske myndigheder følger en række lande Kommissionens retningslinjer og anvender en korrektionsfaktor på 1.3. De fleste lande anvender lavere korrektionsfaktorer eller slet ingen. Det er desuden heller ikke alle lande, der modelberegner luftkvaliteten helt ned på gadeniveau. Ifølge de nederlandske myndigheder undervurderer man antallet af problemområder i de lande, der ikke modelberegner luftkvaliteten på gadeniveau.

(39) Endelig henviser de nederlandske myndigheder til deres særlige retlige situation. Der blev med dekretet om luftkvalitet, der trådte i kraft i 2001, indført en række bestemmelser, der gør det muligt at stoppe eller ændre bygge- og udvidelsesplaner, hvis de antages at kunne have en skadelig virkning på luftkvaliteten. Efter indførelsen af disse bestemmelser er over 40 indsigelser mod landudviklingsplaner blevet indgivet til forskellige retlige myndigheder, herunder statsrådet, under henvisning til, at de er i strid med dekreket om luftkvalitet. I en tredjedel af disse sager har statsrådet annulleret planerne.

(40) Kommissionen konstaterer, at det procentvise bidrag af den grænseoverskridende partikelemission i Nederlandene er højt, men ikke højere end i andre Benelux-lande ([10]). Kommissionen bemærker ligeledes, at Nederlandene i modsætning til de øvrige medlemsstater er karakteriseret ved betydeligt højere partikelemissioner fra sejlads på de indre vandveje og maritim transport ([11]). Det skal ligeledes bemærkes, at den store havn i Rotterdam ikke er nogen større kilde til partikelemission, men at den har en betydelig indflydelse på aktiviteterne og transporten i og omkring Nederlandene ([10]).

(41) Det fremgår af de årsberetninger, der udarbejdes i henhold til Rådets direktiv 96/62/EF, at Nederlandene i 2003 ikke havde nogen særlige problemer med høje overskridelser af grænseværdierne i forhold til andre medlemsstater (f.eks. Belgien, Østrig, Grækenland, Tjekkiet, Litauen, Slovenien og Slovakiet). Eftersom Nederlandene endnu ikke har indgivet de officielle tal for 2004, er det ikke muligt for 2004 at sammenligne luftkvalitetssituationen i Nederlandene med situationen i de øvrige medlemsstater. Kommissionen konstaterer desuden, at Nederlandenes agentur for miljøvurdering (NMP) for ganske nylig (marts 2006) offentliggjorde en revurdering af PM_{10}-niveauerne under henvisning til, at PM_{10}-niveauerne er 10-15 % lavere end tidligere antaget. Denne reduktion varierer geografisk i Nederlandene og har tendens til at være større i landområder end i byerne. Ifølge rapporten fra Nederlandenes agentur for miljøvurdering vil antallet af steder, hvor grænseværdierne for luftkvalitet overskrides, blive halveret i 2010 i forhold til 2005 og i 2015 i forhold til 2010.

(42) Der forekommer på grundlag af årsrapporterne for 2003 samt de nye oplysninger fra den nederlandske regering og rapporten fra Nederlandenes agentur for miljøvurdering at herske betydelig tvivl om, hvorvidt der findes et specifikt problem i Nederlandene i forhold til de øvrige medlemsstater for så vidt angår overholdelsen af de grænseværdier, der er fastsat i luftkvalitetsdirektivet. F.eks. er den samlede partikelemission (PM_{10} og $PM_{2,5}$) pr. kvadratkilometer i Nederlandene kun halv så stor som i Belgien ([11]).

(43) Særligt er det tvivlsomt, om der foreligger et specifikt problem med hensyn til direktiv 98/69/EF. Som anført i betragtning 40 ovenfor er Nederlandene karakteriseret ved en betydelig højere gennemsnitlig partikelemission fra sejlads på de indre vandveje og maritim transport. Desuden er andelen af dieseldrevne køretøjer i Nederlandene betydelig lavere (25 % af alle nye biler, der sælges) end EU-gennemsnittet (omkring 50 % af alle nye biler, der sælges). Det er således spørgsmålet, om der er et specifikt problem med hensyn til partikelemissionen fra motorkøretøjer, der er omfattet af direktiv 98/69/EF.

(44) Kommissionen er derfor af den opfattelse, at Nederlandene ikke har været i stand til at påvise, at der foreligger et specifikt problem med hensyn til direktiv 98/69/EF.

3. *Vurdering af betingelserne i EF-traktatens artikel 95, stk. 6*

(45) Kommissionen skal i henhold til EF-traktatens artikel 95, stk. 6, konstatere, om de meddelte nationale bestemmelser er et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne, og om de udgør en hindring for det indre markeds funktion.

(46) Den sidste betingelse kan ikke fortolkes således, at den forbyder godkendelsen af en national foranstaltning, der kan antages at påvirke det indre markeds funktion. Det er faktisk således, at enhver national bestemmelse, der fraviger en harmoniseringsforanstaltning, som skal bidrage til det indre markeds gennemførelse og funktion, i substansen udgør en bestemmelse, som med sandsynlighed vil påvirke det indre marked. For at den procedure for undtagelser, der er omhandlet i EF-traktatens artikel 95, fortsat skal være hensigtsmæssig, finder Kommissionen, at begrebet hindring for det indre markeds funktion set i sammenhæng med artikel 95, stk. 6, skal forstås som en urimelig påvirkning set i forhold til det opstillede mål.

([10]) Jf. TNO-rapporten, s. 5.
([11]) Jf. TNO-rapporten, s. 31.

(47) De nederlandske myndigheder finder, at foranstaltningen er nødvendig for at forbedre miljøkvaliteten og således beskytte menneskers sundhed. De finder ligeledes, at dekretudkastet hverken er et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstater. De er desuden af den opfattelse, at foranstaltningen på grund af de risici, som emissionen af sodpartikler medfører for både miljø og mennesker, og under hensyntagen til de særlige eksponeringsforhold i tætbefolkede områder som i Nederlandene, må anses for at stå i forhold til det opstillede mål. Endvidere er alle bilmodeller med et betydeligt salg af dieselversionen ifølge de nederlandske myndigheder allerede tilgængelige med partikelfiltre eller vil inden længe være forsynet hermed. Den meddelte foranstaltning vil således ikke tvinge bilfabrikanterne til at foretage (radikale) ændringer i deres produktionsproces.

(48) Den franske og den italienske regering har inden for den fastsatte frist indgivet bemærkninger til den nederlandske meddelelse. De har begge understreget de negative virkninger, som den meddelte foranstaltning vil få for det indre marked for køretøjer på grund af en forvridning af markedet. De har påpeget den mulighed, at de nederlandske myndigheder gennem skattemæssige incitamenter tilskynder til, at bilerne på et tidligt tidspunkt opfylder grænseværdien for partikelemission på 5 mg/km, hvilket vil give mulighed for en tidlig gennemførelse af de kommende europæiske emissionsnormer uden at skabe hindringer for det indre marked for biler.

(49) Som nævnt ovenfor (jf. betragtning 46) skal begrebet »hindring for det indre markeds funktion set i sammenhæng med artikel 95, stk. 6,« forstås som en urimelig påvirkning set i forhold til det opstillede mål. Kommissionen vil derfor i forbindelse med sin vurdering af betingelserne i EF-traktatens artikel 95, stk. 6, se nærmere på, om de meddelte nationale foranstaltninger er rimelige. Denne vurdering kræver en bedømmelse af, om den meddelte foranstaltning overskrider grænserne for, hvad der er rimeligt og nødvendigt for at nå det opstillede mål med hensyn til miljø- og sundhedsbeskyttelse. Vurderingen foretages på grundlag af princippet om, at man, såfremt der findes flere forskellige passende foranstaltninger, skal vælge den mindst restriktive.

(50) Kommissionen ønsker indledningsvist at påpege, at den anerkender behovet for yderligere at forbedre køretøjers ydeevne med hensyn til emissionen af forurenende stoffer i luften. Dette er som allerede nævnt også grunden til, at den for nylig fremsatte Euro 5-forslaget. Ifølge forslaget vil grænseværdierne for nye dieseldrevne personbilers og lette erhvervskøretøjers partikelemission blive reduceret med 80 %. Kommissionen har i sit Euro 5-forslag forsøgt at finde en balance mellem behovet for yderligere forbedringer af miljøpræstationen og behovet for at give bilfabrikanterne den nødvendige tid til at udvikle køretøjer og planlægge produktionen. Dette hensyn kommer især frem i bestemmelserne om forordningens ikrafttrædelse. Ved at fremskynde anvendelsen af de grænseværdier for partikelemission, der er fastsat i Euro 5-forslaget, vil den foranstaltning, som de nederlandske myndigheder har meddelt, på dramatisk vis reducere den indførelsestid, der foreslås for gennemførelsen. Dette vil i høj grad påvirke bilfabrikanterne, eftersom de tvinges til at tilpasse deres produktion til kravene i den nederlandske lovgivning eller til at begrænse sortimentet på det nederlandske marked. Det skal i denne henseende bemærkes, at det i øjeblikket ikke er alle typer køretøjer i klasse M_1 og N_1, gruppe I, som findes med partikelfilter. De nederlandske myndigheder har informeret Kommissionen om, at adskillige typer dieseldrevne personbiler med dieselpartikelfilter allerede er tilgængelige og inden længe vil være tilgængelige på det nederlandske marked. Kommissionen bemærker imidlertid, at der på grundlag af de oplysninger, som Kommissionen er i besiddelse af (pr. december 2005), mindst er 240 forskellige typer personbiler ud af de ca. 710, som ikke er tilgængelige med partikelfilter på det nederlandske marked, og som derfor ville være udelukket fra markedet, hvis foranstaltningen blev vedtaget. Da det for visse modellers vedkommende er de større motorer, der er udstyret med partikelfilter, risikerer den nederlandske foranstaltning at udelukke de mindre, men mere brændstofeffektive motorer på disse modeller fra det nederlandske marked, hvilket er i strid med EU's generelle politik med hensyn til nedbringelse af emissionen af CO_2.

(51) De nederlandske myndigheder har meddelt Kommissionen, at den påtænkte foranstaltning er en del af en større lovpakke (finanslovpakken (prinsjedagpakket)), der har til formål at forbedre luftkvaliteten i Nederlandene. Denne lovpakke er baseret på trafikale foranstaltninger, eftersom partiklerne fra udstødningsgasser er blandt de mest skadelige. Således omfatter lovpakken bl.a. finansiel støtte til partikelfiltre på nye og gamle dieseldrevne køretøjer, incitamenter for en ren lokaltrafik, godstransport og søtransport samt incitamenter for renere brændstoffer. Man er ligeledes begyndt at forske i omkostningseffektiviteten ved en støtteordning for skrotning af gamle (dieseldrevne) biler. Desuden indeholder pakken andre generiske trafikforanstaltninger og foranstaltninger inden for industri og landbrug. Der vil ligeledes blive iværksat lokale foranstaltninger, der har indvirkning på den nationale infrastruktur, herunder en nedbringelse af fartgrænserne på visse strækninger. Endelig omfatter lovpakken en indsats på lokalt niveau, f.eks. via gennemførelsen af kommunale luftkvalitetsprogrammer, flere finansielle midler med henblik på at fremme en mindre forurenende lokaltransport i kommunerne og regionerne samt en foranstaltning, der bygger på princippet om tilbagebetaling af en betydelig del af ekstraomkostningerne ved lavforurenende teknologier, herunder partikelfiltre. Sideløbende hermed vil der blive givet støtte til de kommuner, der kun giver lavforurenende eller lydløse biler adgang til byerne eller den indre by.

(52) De nederlandske myndigheder har fremlagt oplysninger, der giver et overblik over alle de foranstaltninger, som de ønsker at iværksætte, sammen med en vurdering af de hermed forbundne omkostninger og det hermed forbundne udbytte. Det skal bemærkes, at en række af de påtænkte foranstaltninger, der indgår i lovpakken, skal betragtes som »hårde« foranstaltninger, mens andre er »bløde« foranstaltninger. De hårde foranstaltninger er konkrete tiltag, der allerede er blevet specificeret, hvis finansiering allerede er på plads, og som hører under centralregereringens kompetence. De bløde foranstaltninger vil blive fastsat på et senere tidspunkt eller af andre organer (f.eks. EU), de retlige instrumenter og finansieringen er ofte ikke defineret, og de falder uden for centralregeringens kompetence.

(53) For at kunne vurdere, om den meddelte foranstaltning står i forhold til de opstillede mål, finder Kommissionen, at det skal undersøges, om de nederlandske myndigheder har mulighed for at træffe alternative foranstaltninger, som giver samme gevinst i form af en nedbringelse af partikelemissionen (især de ultrafine partikler), men som samtidig er mindre skadelige for det indre marked. Første trin af denne undersøgelse omfatter en analyse af de mulige gevinster ved en gennemførelse af den meddelte foranstaltning.

(54) Indførelsen af et krav om pr. 1. januar 2007 at montere partikelfiltre på dieseldrevne køretøjer i klasse M_1 og N_1, gruppe I, vil i henhold til de nederlandske myndigheder medføre en reduktion af partikelemissionen på ca. 0,4 til 0,5 kilotons (kt) i 2010, hvilket repræsenterer omkring 50 % af den samlede reduktion, der søges opnået med den nederlandske trafiklovpakke. Disse tal bygger på det forhold, at andelen af dieseldrevne køretøjer med partikelfilter på det tidspunkt, hvor meddelelsen blev indgivet, var på 10 % af alle biler, og på den antagelse, at Euro 5-forordningen tidligst vil gælde pr. 1. juli 2008 for nye typer køretøjer og pr. 1. januar 2010 for nye køretøjer.

(55) Kommissionen anerkender, at de nederlandske myndigheder siden 1. juni 2005 har anvendt en skattemæssig incitamentordning med henblik på at forsyne nye dieseldrevne biler med partikelfiltre. Kommissionen bemærker, at de nederlandske myndigheder i dokumentet »Vurdering af åbningsdagslovpakken om luftkvalitet 2005« (Beoordeling van het prinsjesdagpakket — Aanpak Luchtkwaliteit 2005) foretager en vurdering af denne incitamentordnings virkninger. De antager således, at 70-90 % af alle nye dieseldrevne biler, solgt i Nederlandene, som et resultat af denne foranstaltning og under forudsætning af, at Euro 5-normen tidligst træder i kraft pr. 1. juli 2008 for nye typer køretøjer og pr. 1. januar 2010 for nye køretøjer, i 2008 vil være forsynet med partikelfilter. De tilsvarende tal for de forudgående år er 40-60 % for 2006 og 60-80 % for 2007. Kommissionen konkluderer derfor ud fra en sammenligning med et referencescenario, hvor der er etableret en incitamentordning for nye dieseldrevne køretøjer, og under hensyntagen til den almindelige udvikling i Europa vedrørende montering af partikelfiltre på dieseldrevne køretøjer, at de yderligere fordele ved at indføre de meddelte bestemmelser vil være betydelig lavere end den forventede reduktion i partikelemissionen på 0,4 til 0,5 kt i 2010. Kommissionen vurderer, at effekten vil være på omkring 0,05 kt ([12]). Det skal ligeledes bemærkes, at effekten af den eksisterende skattemæssige incitamentordning kan forbedres yderligere ved at kombinere denne foranstaltning med andre supplerende foranstaltninger, herunder selektive køreforbud i overensstemmelse med EU-lovgivningen i nærmere fastsatte områder for de dieseldrevne køretøjer, der ikke opfylder visse grænseværdier for partikelemission. Erfaringerne fra andre medlemsstater viser, at alene meddelelsen om sådanne selektive køreforbud er tilstrækkeligt til at påvirke beslutningen om bilkøb til fordel for dieseldrevne køretøjer med partikelfilter eller ikke-dieseldrevne køretøjer.

(56) Der findes ifølge de nederlandske myndigheder ingen andre nationale foranstaltninger, der har en mindre effekt på handelen, men som giver samme resultat som den meddelte foranstaltning. Kommissionen bemærker imidlertid, at det tydeligt fremgår af dokumentet »Vurdering af åbningsdagslovpakken om luftkvalitet 2005« (Beoordeling van het prinsjesdagpakket — Aanpak Luchtkwaliteit 2005), at der findes alternative og mere omkostningseffektive muligheder i stedet for de foranstaltninger, der er fastsat i lovpakken. De nederlandske myndigheder finder især, at den mest omkostningseffektive metode til at nedbringe koncentrationerne i Nederlandene, både regionalt og lokalt, ville være en supplerende afgiftspolitik for transportsektoren. Den samlede gevinst for samfundet som følge af denne metode vil opveje omkostningerne. De nederlandske myndigheder vurderer, at en variation af bilafgifterne og indførelsen af vejafgifter vil nedbringe emissionerne i 2010 omtrent lige så meget som de foranstaltninger, der foreslås inden for rammerne af lovpakken. Dette betyder, at man ved en sådan politik kan opnå en reduktion af partikelemissionen, der er mindst 4 til 10 gange større end ved den meddelte foranstaltning ([12]).

(57) De nederlandske myndigheder bemærker, at den kortfristede gevinst ved en tids- og zonebestemt vejafgiftsordning ikke adskiller sig ret meget fra gevinsten ved lovpakken. Imidlertid giver lovpakken lidt dårligere resultater med hensyn til effekten på luftkvaliteten i 2020. De konkluderer, at mens en tids- og zonebestemt vejafgiftsordning koster regeringen mere end foranstaltningerne i lovpakken, vil den generere betydelige velfærdsfordele (1-1,5 mia. EUR om året). Desuden vil andre sociale problemer som støjgener, dårlig trafiksikkerhed og trafikoverbelastning også blive reduceret som følge af en betalingsordning. De anerkender endelig, at foranstaltningerne, der foreslås inden for rammerne af lovpakken, udgør den næstbedste løsning i forhold til gennemførelsen af en supplerende afgiftspolitik for transportsektoren.

([12]) Jf. TNO-rapporten, s. 38.

(58) Kommissionen bemærker på grundlag af oplysningerne fra de nederlandske myndigheder, at en vejafgiftspolitik for transportsektoren synes at være mere omkostningseffektiv end den meddelte foranstaltning, og at man med en sådan ordning vil kunne opnå en større gevinst i form af en nedbringelse af emissionen af ultrafine partikler, uden at der — i princippet — samtidig skabes hindringer for det indre markeds funktion. Man vil kunne forbedre effektiviteten af denne foranstaltning, hvis den kombineres med den eksisterende skattemæssige incitamentordning, og den kan endog som nævnt ovenfor yderligere forbedres, hvis de lokale myndigheder gennemfører andre supplerende foranstaltninger, herunder køreforbud for ældre og mere forurenende køretøjer. Kommissionen bemærker, at sidstnævnte type foranstaltninger på effektiv og omfattende vis er blevet iværksat af lokale myndigheder i andre medlemsstater, som har samme luftkvalitetsproblemer som i Nederlandene.

(59) Kommissionen finder desuden, at de nederlandske myndigheder også kunne overveje en skærpelse af nogle af de »hårde« foranstaltninger i lovpakken. F.eks. kan man ved at eftermontere partikelfiltre på dieseldrevne køretøjer opnå en større emissionsreduktion end vurderet af de nederlandske myndigheder, hvis der blev afsat et større budget til denne foranstaltning, og hvis der især blev monteret partikelfiltre i køretøjer med meget bykørsel (f.eks. taxaer). De nederlandske myndigheder vurderer omkostningerne ved at eftermontere dieselpartikelfiltre på skibe til at være lavere end ved andre eftermonteringsforanstaltninger (emissionsreduktionen vil koste omkring 10-60 EUR/kg ([13]), og de ville i henhold til de nederlandske myndigheders beregninger (dvs. 340 EUR/kg i bymiljø og 80 EUR/kg i landområder) være lavere end de sundhedsudgifter, der skyldes partikelkoncentrationer. Det skal i denne henseende bemærkes, at ifølge prognoser baseret på RAINS-modellerne vil omfanget af emissioner fra sejlads på de indre vandveje og maritim transport stige, mens den relative betydning af partikelemissioner fra lette erhvervskøretøjer vil falde i de kommende år.

(60) De nederlandske myndigheder kunne ligeledes overveje en hurtigere gennemførelse af nogle af lovpakkens »bløde« foranstaltninger, som er omfattet af den nederlandske regerings kompetence. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at den estimerede potentielle emissionsreduktion som følge af den samlede pakke af »bløde« foranstaltninger er større end som følge af de »hårde« foranstaltninger. F.eks. vurderer de nederlandske myndigheder, at man ved at indføre kombinerede luftvaskningssystemer inden for intensive husdyrbrug vil kunne opnå en reduktion af partikelemissionerne på 4,4 kt i 2010. Denne reduktion er betydelig højere end den forventede emissionsreduktion, der vil kunne opnås ved at gennemføre den meddelte foranstaltning (0,05 kt, jf. betragtning 55 ovenfor). Denne foranstaltning vil sandsynligvis have en større effekt i tyndt befolkede områder end i byerne. Det er på grund af den betydelige størrelse af den forventede reduktion af baggrundsemissionen og dens gavnlige virkning med hensyn til sundhedsbeskyttelse, sandsynligvis værd at overveje en hurtigere gennemførelse.

(61) Kommissionen finder, at det tydeligt fremgår af oplysningerne fra de nederlandske myndigheder, at de kan træffe mindre restriktive foranstaltninger end den meddelte foranstaltning for at nå de opstillede mål med hensyn til miljø- og sundhedsbeskyttelse. Mens den meddelte foranstaltning vil være i strid med ordningen for EF-typegodkendelse af køretøjer, vil de alternative foranstaltninger i princippet ikke udgøre en undtagelse fra de eksisterende harmoniseringsforanstaltninger på fællesskabsniveau. Det fremgår ikke klart af de dokumenter, som de nederlandske myndigheder har fremlagt, hvorfor man ikke har foreslået sådanne foranstaltninger, selv om de nederlandske myndigheder har gjort sig overvejelser omkring disse og til trods for, at man herved kunne opnå mindst samme emissionsreduktion som med den meddelte foranstaltning. Kommissionen vil i denne henseende gerne understrege, at medlemsstaterne er forpligtede til blandt de forskellige løsningsmodeller, der gør det muligt at nå de opstillede mål med hensyn til miljø- og sundhedsbeskyttelse, at vælge dem, der er mindst skadelige for det indre marked.

(62) Kommissionen mener derfor, at der findes belæg for, at den påtænkte nationale foranstaltning ikke er den mindst skadelige foranstaltning til at nå det opstillede mål med hensyn til miljø- og sundhedsbeskyttelse, og at den, når den er blevet vedtaget, vil udgøre en urimelig hindring for det indre markeds funktion.

4. *International kontekst*

(63) Kommissionen ønsker at fremsætte visse betragtninger om den påtænkte foranstaltnings internationale kontekst. Ved Rådets afgørelse 97/836/EF, af 27. november 1997 om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for

([13]) Jf. TNO-rapporten, s. 41.

Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter (»Overenskomst af 1958 som revideret«), ([14]) tiltrådte EU FN/ECE-regulativ nr. 83 ([15]) der blev vedtaget inden for rammerne af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter (»Overenskomst af 1958 som revideret«). Dette regulativ indeholder samme emissionsgrænseværdier og har samme anvendelsesområde som direktiv 70/220/EØF, senest ændret ved direktiv 98/69/EF. Artikel 3 i 1958-overenskomsten lyder: »Hjulkøretøjer, udstyr og dele, som en kontraherende part har udstedt typegodkendelse for i henhold til artikel 2, og som er fremstillet enten på en kontraherende parts territorium, som anvender det pågældende regulativ, eller i et andet land, som er udpeget af den kontraherende part, der på behørig måde har godkendt de pågældende typer hjulkøretøjer, udstyr eller dele, anses for at være i overensstemmelse med lovgivningen i alle de kontraherende parter, der anvender det nævnte regulativ i form af typegodkendelser«.

(64) Den foranstaltning, som de nederlandske myndigheder har meddelt, indeholder ingen bestemmelser, som giver mulighed for at anvende køretøjer, for hvilke der er udstedt typegodkendelse i overensstemmelse med FN/ECE-regulativ nr. 83. Foranstaltningen vil således forhindre køretøjer fra andre kontraherende parterlande, der opfylder kravene i regulativ nr. 83, i at komme ind på det nederlandske marked. Hvis den vedtages, vil foranstaltningen derfor være i strid med overenskomsten af 1958. Ifølge Domstolens faste praksis skal fællesskabslovgivningen så vidt muligt fortolkes i overensstemmelse med Fællesskabets internationale forpligtelser. Kommissionen skal derfor sikre, at Fællesskabet opfylder sine forpligtelser i henhold til overenskomsten af 1958. Det medfører, at Nederlandene skal overholde FN/ECE-regulativ nr. 83. Hvis dette ikke sker, kan det underminere de øvrige kontraherende parters anerkendelse af EU-typegodkendelser, hvilket helt klart vil have uforholdsmæssig stor betydning for Fællesskabets bileksport til disse lande.

IV. **KONKLUSION**

(65) I lyset af de oplysninger, Kommissionen havde til rådighed til vurdering af de grunde, der er fremført til støtte for de meddelte nationale foranstaltninger, og i lyset af betragtningerne ovenfor, mener Kommissionen, at Kongeriget Nederlandenes anmodning af 2. november 2005 om indførelse af nationale bestemmelser som undtagelse fra direktiv 98/69/EF:

— opfylder de formelle betingelser for sagsbehandling,

— ikke opfylder betingelserne i EF-traktatens artikel 95, da Nederlandene ikke har fremlagt belæg for, at der foreligger et specifikt problem i forhold til direktiv 98/69/EF. Selv om det blev fastslået, at Nederlandene havde fremlagt belæg for, at der foreligger et specifikt problem i forhold til direktiv 98/69/EF, finder Kommissionen, at den meddelte foranstaltning ikke står i forhold til de opstillede mål.

(66) Kommissionen finder derfor, at de meddelte nationale bestemmelser ikke kan godkendes i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 95, stk. 6, —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

De nationale bestemmelser, der pålægger en obligatorisk grænseværdi for partikelemission på 5 mg/km for erhvervskøretøjer med en tilladt totalvægt på 1 305 kg (køretøjer i klasse N_1, gruppe I) og personbiler (køretøjer i klasse M_1), og som Kongeriget Nederlandene har meddelt i henhold til EF-traktatens artikel 95, stk. 5, forkastes.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Nederlandene.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. maj 2006.

På Kommissionens vegne
Günter VERHEUGEN
Næstformand

([14]) EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78.
([15]) FN/ECE-regulativ nr. 83 om ensartede bestemmelser om godkendelse af køretøjer med hensyn til emissionen af forurenende stoffer i overensstemmelse med brændstofkravene (»Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the emission of pollutants according to engine fuel requirements«).